



Regierungsrat

Luzern, 15. Juni 2021

## ANTWORT AUF ANFRAGE

**A 541**

Nummer: A 541  
Protokoll-Nr.: 789  
Eröffnet: 15.03.2021 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

### **Anfrage Candan Hasan und Mit. über den Schutz der landwirtschaftlichen Nutzflächen und die Klimaadaptation durch Anpassung des Tempolimits und der Breite von Kantonsstrassen**

Zu Frage 1: Wie wird die Strassenbreite und der Strassenraum bei Kantonsstrassen festgelegt?

Gemäss § 11 der Strassenverordnung ([StrV](#)) des Kantons Luzern sind beim Bau und Unterhalt der Strassen die anerkannten Regeln der Strassenbautechnik zu beachten, insbesondere die Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS). Von den Regeln kann im Sinn einfacherer und kostengünstigerer Standards abgewichen werden, wenn die Verhältnisse es zulassen. Gemäss § 12 StrV hat sich die Bemessung des Lichtraumprofils gemäss den Normen der VSS zu richten. Dabei wird das Lichtraumprofil bestimmt durch die lichte Höhe und die lichte Breite. Die Strassenverwaltungsbehörde kann Ausnahmen gestatten, wenn die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt wird.

Die Strassenbreiten und der Strassenraum bei Kantonsstrassen werden somit gemäss den Normen der VSS festgelegt. Abweichungen sind gemäss StrV gestattet, wenn die Verkehrssicherheit dadurch nicht beeinträchtigt wird. Abweichungen und Präzisierungen der Normen der VSS werden in den Standards für Kantonsstrassen gemäss den [Fachordnern](#) der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) definiert. Dies wurde durch Ihren Rat im Rahmen der Einreichung der Kantonsstrassen mit der Botschaft [B 84](#) vom 23. Mai 2017 bestätigt.

Zu Frage 2: Wie gross sind die Strassenmindestbreiten bei Tempo 30, 50, 60 und 80 auf Kantonsstrassen? Aufgrund welcher Bestimmungen müssen diese Mindestbreiten vergrössert werden?

Unter der Annahme des massgebenden Begegnungsfalls Lastwagen – Lastwagen, also dem Kreuzen zweier Lastwagen, der gemäss der VSS-Norm 40 042 für Hauptverkehrsstrassen anzunehmen ist, sowie unter Anwendung der VSS-Norm 40 201, welche die Masse für die Erarbeitung des geometrischen Normalprofils definiert, ergeben sich folgende Fahr-bahnbreiten:

- Begegnungsgeschwindigkeit 30 km/h: 6.70 m
- Begegnungsgeschwindigkeit 50 km/h: 7.40 m
- Begegnungsgeschwindigkeit 60 km/h: 7.40 m
- Begegnungsgeschwindigkeit 80 km/h: 8.00 m

Anzumerken ist, dass die äusseren Sicherheitszuschläge bei diesen Strassenbreiten nicht auf die angrenzenden Flächen (Trottoir, Grünstreifen, Bankette) überlagert wurden. Dies ist gemäss der aktuellen Norm zulässig, wenn die Trottoirs eine ausreichende Breite aufweisen. Mit Auslagerung der Sicherheitszuschläge zum Beispiel auf Trottoirs oder Grünstreifen ergeben sich folgende Fahrbahnbreiten:

- Begegnungsgeschwindigkeit 30 km/h: 6.10 m
- Begegnungsgeschwindigkeit 50 km/h: 6.80 m
- Begegnungsgeschwindigkeit 60 km/h: 6.80 m
- Begegnungsgeschwindigkeit 80 km/h: 7.40 m

In der überarbeiteten Norm zu den Geometrischen Normalprofilen ist das Auslagern der Sicherheitszuschläge auf Trottoirs nicht mehr als zulässig erachtet worden. Nach kontroversen Rückmeldungen aus Fachkreisen wurde die aktualisierte Norm zu Gunsten der alten Norm zu Überarbeitung zurückgezogen.

Im Kanton Luzern werden in Strassenprojekten für Kantonsstrassen ausserhalb der dichten Bebauung in der Regel Fahrbahnbreiten von 7.00 bis 7.20 m und für Kantonsstrassen im dicht bebauten Bereich in der Regel Fahrbahnbreiten von 6.50 bis 6.70 m vorgesehen. Diese Werte basieren auf dem Begegnungsfall Lastwagen – Lastwagen mit einer im Vergleich zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit leicht reduzierten Begegnungsgeschwindigkeit.

Zu Frage 3: Wie entwickelte sich die durchschnittliche Strassenbreite der realisierten Strassenbauprojekte innerorts und ausserorts in den vergangenen 15 Jahren? Wie erklärt sich die Regierung diese Zunahme der Strassenflächen?

Die aktuell gültige Norm für die Festlegung der Geometrischen Normalprofile stammt aus dem Jahr 1992. Die Breiten der geplanten Kantonsstrassenprojekte der vergangenen 15 Jahre haben sich seither somit nicht verändert.

Zu Frage 4: Auf verschiedenen Abschnitten von Kantonsstrassen wird auch auf sehr kurzen Abschnitten ausserorts eine Änderung der maximalen Höchstgeschwindigkeit signalisiert, welche danach wieder reduziert wird. Wie ist hier die Regelung, wann werden solche kurzen Geschwindigkeitserhöhungen signalisiert, und wann wird darauf verzichtet? Gibt es eine Mindestlänge für diese Abschnitte?

Der Kanton hat sich bei der Festlegung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auf den öffentlichen Strassen nach dem Strassenverkehrsrecht des Bundes zu richten, das den Verkehr auf allen öffentlichen Strassen abschliessend ordnet. Das Gleiche gilt für die Herauf- und Herabsetzung der geltenden allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten.

Artikel 32 Absatz 2 des Strassenverkehrsgesetzes ([SVG](#)) sieht vor, dass der Bundesrat die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge auf allen Strassen beschränkt. Artikel 4a Absatz 1 der Verkehrsregelnverordnung ([VRV](#)) legt die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten für Fahrzeuge unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen wie folgt fest:

- a. 50 km/h in Ortschaften;
- b. 80 km/h ausserhalb von Ortschaften, ausgenommen auf Autostrassen und Autobahnen;
- c. 100 km/h auf Autostrassen;
- d. 120 km/h auf Autobahnen.

Gemäss Artikel 1 Absatz 4 Signalisationsverordnung ([SSV](#)) beginnt der Bereich «innerorts» beim Signal «Ortsbeginn auf Hauptstrassen» oder Ortsbeginn auf Nebenstrassen» und endet beim Signal «Ortsende auf Hauptstrassen» oder «Ortsende auf Nebenstrassen». Der Bereich «ausserorts» beginnt beim Signal «Ortsende auf Hauptstrassen» oder «Ortsende

auf Nebenstrassen» und endet beim Signal Ortsbeginn auf Hauptstrassen» oder Ortsbeginn auf Nebenstrassen».

Gemäss Artikel 22 Absatz 3 SSV wird der Beginn der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h mit dem Signal «Höchstgeschwindigkeit 50 generell» dort angezeigt, wo die dichte Überbauung auf einer der beiden Strassenseiten beginnt. Das Ende der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h wird mit dem Signal «Ende der Höchstgeschwindigkeit 50 generell» angezeigt; es steht dort, wo keine der beiden Strassenseiten mehr dicht überbaut ist. Eine Mindestlänge für die jeweiligen Abschnitte zwischen den verschiedenen Signalen ist nicht vorgesehen. Es ist im Einzelfall zu entscheiden, ob eine Signalisationsänderung bei sehr kurzen Zwischenstrecken verhältnismässig ist.

Zu Frage 5: Wie stark muss die Strasse verbreitert werden, wenn die maximale Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 60 beziehungsweise 80 Stundenkilometer erhöht wird?

Die Breite der Fahrbahn wird nicht durch die signalisierte Höchstgeschwindigkeit definiert, sondern durch den massgebenden Begegnungsfall bei der für einen Streckenabschnitt zu definierenden Ausbaugeschwindigkeit. Die Ausbaugeschwindigkeit ist im Sinn einer Projektierungsvorgabe jener Minimalwert, der auf einem ganzen Strassenzug nicht unterschritten werden sollte. Die Ausbaugeschwindigkeit dient zur Festlegung der Projektierungselemente wie minimalem Kurvenradius und maximaler Längsneigung eines Strassenzuges sowie zur Bestimmung eines geeigneten geometrischen Normalprofils. Sie ist somit ein Mass für den Ausbaugrad der Strasse. Gemäss den geltenden Normen des VSS (40 042 für Hauptverkehrsstrassen, zu welchen Kantonsstrassen zählen) wird die Ausbaugeschwindigkeit mit 60 bis 80 km/h ausserhalb des besiedelten Raums bzw. 40 bis 60 km/h im besiedelten Raum definiert. Der massgebende Begegnungsfall ist Lastwagen – Lastwagen.

Wie in unserer Antwort zu Frage 2 bereits erwähnt, werden im Kanton Luzern in Strassenprojekten für Kantonsstrassen ausserhalb der dichten Bebauung in der Regel Fahrbahnbreiten von 7.00 bis 7.20 m und für Kantonsstrassen im dicht bebauten Bereich in der Regel Fahrbahnbreiten von 6.50 bis 6.70 m vorgesehen. Diese Werte basieren auf dem Begegnungsfall Lastwagen – Lastwagen mit einer im Vergleich zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit leicht reduzierten Begegnungsgeschwindigkeit.

Zu Frage 6: Worin sieht die Regierung den Nutzen von diesen kurzen Geschwindigkeitserhöhungen?

Das Strassenverkehrsrecht ist durch den Bund geregelt und ordnet den Verkehr auf allen öffentlichen Strassen abschliessend. Der Kanton hat die bundesrechtlichen Vorgaben zu erfüllen, dabei steht ein Nutzen nicht im Vordergrund. Wir verweisen dazu auch auf unsere Ausführungen zu Frage 4.

Zu Frage 7: Gemäss Klimastrategie des Kantons Luzern und zur Erreichung des Netto-null-Ziels bis spätestens 2050 müssen auf allen Ebenen erhebliche Anstrengungen unternommen werden. Zudem gilt es, die noch vorhanden Fruchtfolgeflächen oder landwirtschaftlichen Nutzflächen für die Zukunft zu sichern. Wie steht die Regierung zu einer Teilrevision der strassentechnischen Vorgaben oder Richtlinien mit dem Ziel eines verstärkten Klima- und Bodenschutzes und damit auf kurze Abschnitte mit Geschwindigkeitserhöhungen auf Kantonsstrassen zu verzichten?

Mit welchen Stossrichtungen sich das Ziel «Null Treibhausgasemissionen im Bereich Verkehr/Mobilität» bis 2050 im Kanton erreichen lässt, haben wir in unserem Vernehmlassungsentwurf zum Planungsbericht Klima und Energie aufgezeigt. Vom Bund eine Revision der

durch ihn im Bundesrecht geregelten strassentechnischen Vorgaben zu fordern, sehen wir nicht vor.

Zu Frage 8: Welche Bestimmungen gelten für den Ersatz, wenn aufgrund von Strassenbauprojekten Bäume gefällt werden. Welche Bestimmungen gelten, wenn sich wertvolle Bäume, zum Beispiel alte Hochstammbäume, nicht unmittelbar im Strassenraum, aber angrenzend dazu befinden, und wie ist die Handhabung, ob ein Baum gefällt oder erhalten wird?

Bepflanzungen und Bäume entlang von Strassen können die Gestaltung der Strassenräume positiv unterstützen wie auch die Linienführung einer Strasse akzentuieren. Dies wird in unseren Projekten entsprechend berücksichtigt. Dabei ist auf die Art und Herkunft der Bäume und Pflanzen grossen Wert zu legen und der Effekt der Beschattung der Bäume optimal zu nutzen. Massgebend dabei sind die Normen der VVS, die gesetzlichen Grundlagen wie Abstände, der Betrieb und Unterhalt sowie die Eigentumsverhältnisse.

Ein möglicher Ersatz von Bäumen wird im Zusammenhang mit dem Projekt mit den jeweiligen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern geregelt. Es besteht keine gesetzliche Verpflichtung, Bäume durch Neupflanzungen zu ersetzen. Sollte der Grundeigentümer oder die Grundeigentümerin eine Neupflanzung nicht wünschen, werden Rodungen von Einzelbäumen im Landerwerbsverfahren finanziell abgewickelt. Bäume, welche aufgrund ihrer Lage im Bereich von Strassenprojekten entweder massgebend negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit verursachen oder bei welchen aufgrund der Bautätigkeit ein Erhalt unwahrscheinlich ist, werden im Projekt als zu roden dargestellt.

Zu Frage 9: Welche Massnahmen schlägt die Regierung vor, damit momentan projektierte Strassenbauprojekte klimafreundlicher und unter Berücksichtigung des Bodenschutzes angepasst werden? Sieht er es als Möglichkeit, die maximale Höchstgeschwindigkeit auf gewissen Abschnitten zu reduzieren?

Unsere Kantonsstrassenprojekte werden unter Beachtung der Aspekte der Raumplanung, des Umwelt-, Natur-, Landschafts- und Ortsbildschutzes sowie der Verkehrssicherheit und der Koordination des öffentlichen und des privaten Verkehrs geplant und realisiert (vgl. § 2 Abs. 2 des Strassengesetzes [[StrG](#)]). Dabei werden auch die Ergebnisse aus dem Projekt «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern», dem Planungsbericht Klima und Energie, der Überarbeitung des Kantonalen Richtplans und des Radroutenkonzeptes gemäss dem Planungsstand und den Beschlussfassungen Ihres Rates einfließen.

Bezüglich der Herabsetzung von allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten halten wir uns an die massgebenden Bundesvorgaben. Für die Erreichung der Klimaziele oder den Bodenschutz steht nicht in erster Linie eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeiten im Fokus.